DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

1 marca | Nr. 4. | Rok 1928.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

32.

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 6 lutego 1928 r.

w sprawie zmiany statutu Państwowej Rady Kolejowej.

(przedruk z Dz. Ust. R. P. Nr. 15 z dnia 14 lutego 1928 r.).

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

Art. 1. Punkty 3 i 5 ustępu 1 art. 3 statutu Państwowej Rady Kolejowej, stanowiącego integralną część ustawy z dnia 15 kwietnia 1921 r. w sprawie powołania Państwowej Rady Kolejowej (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 226) w brzmieniu ustalonem art. 2 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 595) otrzymują następujące brzmienie:

„3) z przedstawicieli organizacji gospodarczo-społecznych w liczbie 30 z wyboru tychże organizacji",

„5) z dziesięciu fachowców wybitnie znanych na polu kolejnictwa, mianowanych przez Ministra Komunikacji".

Art. 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Komunikacji.

Art. 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów i Minister Spraw Wojskowych *J. Piłsudski*

Minister: *K. Bartel*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego: *Dr. Dobrucki*

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Robót Publicznych: *Moraczewski*

Minister Pracy i Opieki Społecznej: *Dr. Jurkiewicz*

Minister Reform Rolnych: *Witold Staniewicz*

Minister Poczt i Telegrafów: *Bogusław Miedziński*

33.

Nr. I. 24604/2/27 z dnia 31 stycznia 1928 r. W sprawie współczynnika pracy monterów sygnalizacji i nadzorców przewodów.

Wobec nasuwających się wątpliwości w sprawie interpretacji art. 1 i 6 rozporządzenia o czasie pracy na kolejach (Dz. U. M. K. Nr. 7/20) odnośnie określenia współczynników pracy monterów sygnalizacji i nadzorców przewodów w związku z ujednostajnieniem stanowisk Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że do wspomnianych pracowników należy stosować postanowienia **art. 6 punkt b.** powyższych przepisów.

O ile monter sygnalizacji pracuje wyjątkowo w warsztatach sygnałowych, należy wtedy do niego zastosować postanowienia **punktu a,** art. 6-go tych przepisów. Do powyższych kategoryj pracowników zalicza się również starszych monterów sygnalizacji i starszych nadzorców przewodów.

Starsi zawiadowcy i zawiadowcy odcinków sygnałowych, oraz pomocnicy zawiadowców odcinków sygnałowych (Radom i Wilno), podpadają pod postanowienia art. 2-go wyżej wspomnianych przepisów.

Powyższem załatwia się pismo Dyrekcji Poznańskiej z dnia 17/11 1927 Nr. IV/1.A.11/73115/27.

34.

Nr. I. 23372/2/27 z dnia 30 stycznia 1928 r. W sprawie ustalania stawek wynagrodzenia.

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że podział pracowników niestałych, opłacanych według cen rynkowych, na

a) pracowników biurowych,
b) rzemieślników i robotników kwalifikowanych,
c) robotników niekwalifikowanych, a który to podział uwidoczniony jest w rozp. M. K. z dnia 30 sierpnia 1927 roku Nr. I/11585/2/27, ma na celu okólnikowe rozróżnienie wspomnianych pracowników i nie oznacza, że wynagrodzenie pracowników, objętych w jedną kategorję, jak np. rzemieślników i robotników kwalifikowanych ma być utrzymane w jednakowej wysokości. — Wynagrodzenie rzemieślników będzie bowiem zazwyczaj wyższe niż robotników kwalifikowanych, tak jak to zresztą ma już obecnie miejsce przy wynagrodzeniu pracowników stałych wspomnianych rodzajów robót.

35.

Nr. Pr. 1421/28 z dnia 9 lutego 1928 r. W sprawie klasy biletów dla kandydatów kolejowych.

W związku z zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 sierpnia 1927 r. Nr. I. 12835/27, ustalającem uposażenie kandydatów kolejowych do wysokości od 75 % do 90% grupy VIII, względnie IX, — Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, iż wymienionym przy przejazdach ulgowych przysługuje prawo do korzystania z klasy drugiej.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

36.

Nr. IV. 2227/14/28 z dnia 14 lutego 1928 r. W sprawie wprowadzenia w życie bezprzeładunkowej komunikacji z Z. S. R. R.

Nawiązując do pisma Nr. IV. 16844/14 z dnia 15 listopada 1927 r., przy którem została przesłana „Umowa o wzajemnem używaniu niehamulcowych wagonów towarowych typu rosyjskiego w komunikacji bezprzeładunkowej pomiędzy kolejami polskiemi a kolejami Z. S. R. R.". (K. B. R.) Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, iż umowa ta wchodzi w życie z dniem 15 marca 1928 r.

Wobec nieukończenia prac przy budowie urządzenia przestawczego na stacji Zdołbunów, norma wagonów przestawianych w bezprzeładunkowej komunikacji, tymczasowo została ustalona dla Zdołbunowa na 30 wagonów wogóle na dobę, t. j. po 15 wagonów w każdym kierunku z tem, że liczba ta będzie stopniowo zwiększona do 30 w każdym kierunku.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę Dyrekcji na to, że w komunikacji bezprzeładunkowej z kolejami Z. S. R. R. używane być mogą tymczasowo wyłącznie:

1) Wagony towarowe niehamulcowe typu rosyjskiego (z trójkątem), oddawane „na wymianę„ bez pobierania czynszu za używanie oraz

2) Wagony specjalne oddawane na terminowy zwrot, za których używanie według § 5 K. B. R. pobiera się czynsz w wysokości 0,75 dol. za wagon i dobę, w razie zaś przekroczenia terminu zwrotu (p. 4 § 5 K. B. R.) dodatkowo kara po 0, 75 dol. za wagon i dobę.

Celem zabezpieczenia dostatecznej ilości wagonów typu rosyjskiego (z trójkątem) do wymiany na stacji przestawczej Zdołbunów, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom przesyłki, z przeznaczeniem do stacji, położonych na odcinkach grup R. 8, 9, 10, 11, 12 i 13 i L. 2, 3 i 4 (Przepisy kierunkowe P. Kr.) stale załadowywać przedewszystkiem do wagonów P. K. P. typu rosyjskiego (z trójkątem) i tylko w razie braku tych wagonów — do wagonów P. K. P. typu ogólnego - europejskiego.

Po przejściu, w drodze wymiany, na P. K. P. pewnej ilości wagonów Sowieckich wyżej podane zarządzenie stosować należy i do wagonów kolei Z. S. R. R. — cecha „CCCP" lub „P. C. Ф. C. P." — (§ 28 K. B. R.), które należy zwracać do stacji Zdołbunów w pierwszej kolejności, wrazie braku przesyłek nawet w stanie próżnym.

Celem uniknięcia opłat karnych, mogących powstać z tytułu postanowień ustępu 3 par. 22 K. B. R., poleca się Dyrekcji Radomskiej, zabezpieczyć w drodze normalnej dyspozycji, stałą rezerwę w ilości 50 wagonów typu rosyjskiego, w tej liczbie 15 platform, stacjonowanych częściowo na stacji Zdołbunów i częściowo na stacji Równe.

Liczbę wagonów oddanych i przyjętych w komunikacji bezprzeładunkowej Dyrekcja Radomska ma zgłaszać codziennie Ministerstwu Komunikacji w raporcie ruchowym.

Wobec tego, że na mocy § 6 K. B. R. wagony, przekazywane na warunkach zwrotu terminowego bez wymiany, powinny być zwracane nie później niż w ciągu dni 20-tu od dnia przyjęcia i **przez ten sam punkt zdawczy** przez który wagony te przeszły pierwotnie, Ministerstwo Komunikacji poleca wagony Z. S. R. R. przyjęte na warunkach zwrotu terminowego, okartkowywać na stacji przestawczej Zdołbunów nalepką według wzoru „A" (p. 5 § 3 R. I. V.).

Poza wypadkami, kiedy przewiezienia przesyłki bez przeładunku żąda nadawca, kolej ma prawo wysyłania wagonów w komunikacji bezprzeładunkowej według własnego uznania.

Dyrekcja Radomska zarządzi, ażeby w komunikacji bezprzeładunkowej stacja graniczna przyjmowała w pierwszym rzędzie wagony-chłodnie, następnie ładunki łatwopsujące się i cenne, załadowane do wagonów zwykłych i w ostatniej kolejności wagony otwarte.

Sprawy opłat za zmianę zestawów kołowych i wogóle wszystkich opłat, jakie mają być pobierane od osób trzecich w związku z wprowadzeniem bezprzeładunkowej komunikacji, ureguluja postanowienia nowego wydania taryfy dla komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Z. S. R. R., które będzie obowiązywać w komunikacji bezprzeładunkowej z jej wprowadzeniem.

W umowie K. B. R. nie był podany wzór Nr. 6 (Protokuł uszkodzeń) przez tę umowę przewidziany, wzór ten po wydrukowaniu prześle wszystkim Dyrekcjom Dyrekcja Radomska.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji poleca sprostować omyłkę drukarską, a mianowicie: na stronie 64 w uwadze 3 zamiast „§ 48" powinno być „§ 41".

37.

Nr. IV. 1644/12/28 z dnia 30 stycznia 1928 r. W sprawie ujednostajnienia układu służbowych podręczników rozkładów jazdy na P. K. P.

W uzupełnieniu polecenia z dnia 26 października 1927 r. Nr. T. 1006/26 Ministerstwo Komunikacji podaje do ścisłego stosowania wyszczególnione niżej zasady, mające na celu ujednostajnienie od 15 maja r. b. układu służbowych podręczników rozkładu jazdy, t. j. wykresów, służbowych książek rozkładów jazdy i dodatków, obowiązujących w czasie pokojowym.

Podane niżej zasady obowiązywać będą do czasu wydania przez M. K. jednolitych przepisów ogólnych dla P. K. P. w sprawie układania i wydawania podręczników rozkładów jazdy.

Część I. Wykresy.

Wykresy rozkładu jazdy pociągów poszczególnych linij powinny być wykonywane według ujednostajnionego wzoru, rozesłanego Dyrekcjom przy okólniku Nr. 1644/12 z dnia 30 stycznia b. r. i zawierać następujące dane:

1) w środku u góry nagłówek:
„Polskie Koleje Państwowe".
(niżej) „Dyrekcja . . . ."
(niżej) „Linja . . . ."

Z lewej strony nagłówka „Ważny od . . . . . ."
(niżej) — objaśnienie co do ruchu pociągów, kursujących w pewnych dniach, lub okresach, których trasy na wykresie oznaczone są krzyżykiem ×.

Z prawej strony nagłówka „Wykres . . . . . ."
(pierwszy arkusz wykresu oznacza się tylko cyfrą rzymską okręgu dyrekcyjnego, a następne — tą samą cyfrą z dodaniem litery, np.: I, Ia, Ib, Ic, i t. d.).

Z lewej strony właściwego wykresu należy umieszczać następujące dane według podanych w rozesłanym załączniku rubryk:

(nazwy) A) Województwo,
B) Starostwo,
C) Oddział:
Eksploatacyjny,
Mechaniczny,
Drogowy.
— W obrębie których leży dana stacja lub odcinek.

Uwaga: Dyrekcje, w których obrębie organizacja oddziałów nie została jeszcze zaprowadzona, rubryk tych nie wypełniają.

D) Odległość:
a) od stacji do stacji,
b) od punktu początkowego,
c) kilometraż rzeczywisty (oznaczony na linji), przyczem kilometry powinny być podane z dokładnością do 0,01 km. (dwie cyfry za znakiem dziesiętnym),

E) Graficzne przedstawienie jazdy w odstępach:
a) stacyjnym,
b) posterunków odstępowych (telegraficznych, lub telefonicznych) i
c) posterunków blokowych,

przyczem odnośne stacje i posterunki oznacza się znakiem ●

Znaki te należy łączyć między sobą linją pionową.

Przy posterunkach odstępowych (telegraficznych i telefonicznych) oraz blokowych nie należy wskazywać ani nazw, ani odległości kilometrycznych.

F) nazwy stacyj, przystanków osobowych, ładowni, bocznic, oraz odgałęzień na szlaku. W rubryce tej umieszcza się również nazwy łącznic.

G) Graficzny wykres szlaku i stacyj.

W wykresie tym oznaczać należy: szlak jednotorowy — jedną linją pionową, dwutorowy — dwiema, i trzytorowy — trzema linjami pionowemi, bezpośrednio obok siebie; budynek stacyjny — kwadracikiem, umieszczonym po właściwej stronie toru głównego, oraz te tory stacyjne, które służą do przyjmowania i wyprawiania pociągów. Należy również wskazywać graficznie odgałęzienia na szlaku i na stacjach węzłowych, oraz bocznice z podaniem kierunku odgałęzienia i nazwy bocznicy (w sposób, stosowany na wykresach Dyrekcji Lwowskiej, ważnych od 15 maja 1927 r.).

Stacje oznacza się na wykresie linjami poziomemi, ciągłemi, a przystanki osobowe i ładownie oraz bocznice — linjami poziomemi przerywanemi.

3) W środku: właściwy graficzny wykres rozkładu jazdy.

Graficzny wykres rozkładu jazdy powinien obejmować wszystkie bez wyjątku pociągi ruchu osobowego i towarowego, pociągi, obsługujące bocznice i ładownie na szlakach (między stacjami), pociągi zdawcze, służbowe, robotnicze (dla przewozu robotników) i t. p. oraz jazdy parowozów luzem, a także i parowozów, wracających od punktów, do których dojeżdżały jako parowozy popychające.

Dla linij o mniejszym ruchu (zdolności przepustowej) należy stosować na wykresach skalę, wskazaną w rozesłanym wzorze. Dla linji zaś o ruchu intensywniejszym Ministerstwo Komunikacji zezwala stosować skalę większą.

Zasady konstrukcyjne, przyjęte w poszczególnych Dyrekcjach, a oparte na specjalnych warunkach technicznych, oraz na obowiązujących w tych Dyrekcjach przepisach ruchowych, mogą pozostać bez zmiany. Pozostają wreszcie bez zmiany podane poprzednio przez M. K. i obowiązujące w dalszym ciągu zasady ustalania punktów początkowych linij, kierunku nieparzystego i parzystego oraz numeracji pociągów.

Natomiast ujednostajnia się i zaleca do wykonania według wspomnianego wyżej wzoru, co następuje:

a) oznaczanie na wykresach tras poszczególnych pociągów odmiennemi linjami graficznemi, wskazanemi we wzorze, a więc pociągów luksusowych i ekspressowych, pośpiesznych, osobowych, mieszanych osobowych i mieszanych towarowych, towarowo-pośpiesznych, towarowych zwykłych, towarowych zbiorczych, pociągów próżnych, t. j. dowożących lub odwożących do pewnych stacyj próżne składy pociągów ruchu osobowego, parowozów luzem, pociągów, kursujących w pewnych dniach, lub okresach, oraz postojów poniżej minuty.

Według tego wzoru trasy pociągów, kursujących w pewnych dniach lub okresach, należy oznaczać krzyżykami, przeciętemi na linji graficznej tego pociągu, np.:

—x——x——x—

zaś postój poniżej minuty znakiem ▲

b) pół godziny, np. 1.30, 2.30, 3.30, i t. d. oznaczać należy na wykresie przerywanemi linjami pionowemi,

c) sposób wpisywania (kotowania) czasów przyjazdu, odjazdu, przejazdu bez zatrzymania i postojów krótszych, niż jedna minuta, mianowicie:

Czasy przyjazdu, odjazdu i przejazdu bez zatrzymania powinny być wpisywane tylko jedną końcową cyfrą minut, umieszczoną pionowo do linji graficznych, oznaczających stacje, przystanki, ładownie, lub odgałęzienia.

Cyfra, oznaczająca czas przyjazdu, powinna być umieszczana dla linij graficznych pociągów, idących z dołu do góry (kierunek parzysty) — wyłącznie z lewej strony linji graficznej pociągu (patrząc w kierunku biegu danego pociągu) pod linją stacji, a cyfra, oznaczająca czas odjazdu, względnie przejazdu bez zatrzymania — z prawej strony linji graficznej pociągu (nad linją stacji).

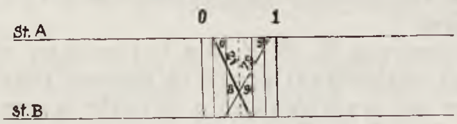
W odniesieniu do linij graficznych pociągów, idących z góry ku dołowi (kierunek zasadniczo nieparzysty) czas przyjazdu powinien być umieszczony z lewej strony w ostrym kącie nad linją, oznaczającą stację, przystanek, ładownię, lub odgałęzienie, a czas odjazdu, względnie przejazdu — w ostrym kącie z prawej strony, pod tą linją.

Znak ▲, wskazujący postoje poniżej minuty, umieszczać należy w kącie ostrym, przeznaczonym dla cyfr czasu przyjazdu.

Powyższa zasada obowiązuje zarówno na wykresach linij jednotorowych, jak i dwutorowych.

Na linjach dwutorowych w razie, kiedy linje pociągów przeciwnego kierunku przecinają się w pobliżu pewnej stacji, wskutek czego powstaje trudność w opisaniu czasu przyjazdu, odjazdu, oraz przejazdu takich pociągów, należy, stosując powyższą zasadę oznaczania przyjazdu z lewej strony, a odjazdu względnie przejazdu — z prawej, o ile okaże się niemożliwem właściwe umieszczenie odnośnej cyfry w ostrym kącie, cyfrę przyjazdu umieszczać zawsze z lewej strony, a cyfrę odjazdu z prawej, w kącie, względnie w kątach, powstałych z przecięcia linij pociągów.

Według wzoru, podanego dla przykładu:



Poc. Nr. 21 przyjeżdża do st. B. o godz. 0. m. 38, a poc. Nr. 78 odjeżdża ze st. B. o godz. 0. m. 19. Cyfrę 8, odnoszącą się do poc. Nr. 21, umieszcza się z lewej strony trasy w kącie lewym, zaś 9, odnoszącą się do poc. Nr. 78 — z prawej strony trasy w kącie prawym.

W tym względzie należy mieć na uwadze dwie możliwości:

1) kiedy w trójkątach, powstałych z przecięcia trasami graficznemi pociągów, krzyżujących się na szlaku i linją graficzną, oznaczającą stację, niema miejsca nawet na przejrzyste umieszczenie cyfry czasu przyjazdu, względnie odjazdu jednego pociągu. Wtedy należy postąpić w myśl podanego wyżej przykładu obrazowego.

2) kiedy jest możliwość umieszczenia w tym trójkącie tylko jednej cyfry, którąby przejrzyście wskazywała czas przyjazdu, lub odjazdu, względnie przejazdu.



Stosownie do wzoru Nr. 1, poc. Nr. 31 przyjeżdża do st. B. o g. 0. m. 30, a pociąg Nr. 82 odjeżdża ze st. B. o g. 0. m. 11. Cyfrę 0, odnoszącą się do poc. Nr. 31, umieszcza się przejrzyście w trójkącie, możliwie najbliżej ostrego kąta przy trasie p. Nr. 31, zaś cyfrę 1, odnoszącą się do poc. Nr. 82, umieszcza się z prawej strony trasy poc. Nr. 82, nazewnątrz trójkąta, w kącie prawym, jaki powstał z przecięcia trasy. Albo też, stosownie do wzoru Nr. 2, cyfrę 1, odnoszącą się do poc. Nr. 82, umie-

szcza się w trójkącie przejrzyście, możliwie najbliżej lewego kąta ostrego z prawej strony trasy p. Nr. 82, a cyfrę 0, odnoszącą się do poc. Nr. 31, umieszcza się z lewej strony trasy poc. Nr. 31, nazewnątrz trójkąta, wyżej w lewym kącie, jaki powstał z przecięcia tras.

Od powyższej zasady zezwala się odstępować tylko w wyjątkowych przypadkach specjalnych trudności rysunkowych dla linji dwutorowej o bardzo intensywnej zdolności przepustowej. Należy w takich razach postępować w każdym wypadku indywidualnie, mając na uwadze, aby wykres był przejrzysty, a odczytywanie czasu przyjazdu lub odjazdu, względnie przejazdu nie sprawiało trudności i nie powodowało nieporozumień.

4) Po prawej stronie właściwego wykresu:

A) Nazwy stacyj, przystanków osobowych, ładowni, bocznic, oraz odgałęzień na szlaku (powtórzenie identycznej rubryki F z lewej strony).

Pozatem na pewnej części nakładu:

B) Stacja wodna (skrót W).
C) Parowozownia główna (skrót PG).
D) Parowozownia zwrotna (skrót PZ).
E) Parowóz przetokowy (skrót P).
F) Pociąg ratowniczy (skrót R).
G) Wzniesienie ponad poziom morza w metrach.
H) Profil szlaku.

5) U dołu wykresu należy umieszczać w linji poziomej (poczynając od godz. 0-wej) charakterystykę graficzną poszczególnych rodzajów pociągów, oraz w końcu z prawej strony — dane co do skali pod nazwą „podziałka w skali — jedna godz. . . . . . ., oraz jeden kilometr . . . . m/m.“. Opis takiej podziałki należy umieścić poziomo, równolegle obok rybryk od B) do H).

Wobec tego, że dane, zawarte w rubrykach 4 B. do 4 H., oraz podziałka w skali mają charakter poufny, Dyrekcje przed odbijaniem wykresów ustalą każdorazowo potrzebną ilość wykresów z danemi poufnemi i po odbiciu tej ilości, a przed odbiciem reszty egzemplarzy, usuną rubryki poufne z matrycy. Dane poufne mogą być też sporządzane na oddzielnym pasku papieru w potrzebnej ilości i doklejane na wykresach, sporządzonych poprzednio bez danych poufnych.

Wykresy, zawierające dane poufne, względnie oddzielnie wydawane dodatki dla danych poufnych, powinny być traktowane jako podręczniki poufne, w myśl wydanego w tym względzie zarządzenia M. K. z dnia 23 lipca 1926 r. Nr. T/559/26.

Części II. Służbowe książki rozkładów jazdy.

1) W służbowych książkach rozkładów jazdy powinny być zawarte tylko wszystkie najniezbędniejsze dane rozkładów jazdy, jak to wykaz ostrzeżeń, wykaz odległości, szczegółowy rozkład jazdy i t. p., zaś wszystkie inne dane pozostałe powinny być umieszczane w dodatkach do służbowego rozkładu jazdy.

2) Służbowe rozkłady jazdy powinny być w zasadzie wydawane oddzielnie dla każdej poszczególnej linji kolejowej w formie zeszytów, w których zawarte będą dane rozkładowe zarówno dla pociągów ruchu osobowego, jak i towarowego.

3) Wymiar zeszytów ma wynosić: 200 (dwieście) m/m. wysokości, względnie długości i 138 (sto trzedzieści ośm) m/m. szerokości (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

4) Każdy zeszyt powinien posiadać tytułową stronę z obramowaniem, które również należy wykonać według podanego wzoru.

5) Na odwrotnej stronie karty tytułowej powinien być umieszczony **„Skorowidz poprawek i nalepek“**, przyczem napis w ostatniej rubryce podanego wzoru „data i podpis zawiadowcy stacji, względnie jego zastępcy“, należy zastąpić napisem:

Przeprowadzono	
dnia	podpis

6) Na następnej stronie należy umieścić **„Objaśnienie znaków i uwagi“.**

Objaśnienie znaków:

┃	oznacza linję dwutorową,
┃┃	„ „ trzytorową,
▲	„ postój poniżej jednej minuty,
×	„ zatrzymanie tylko w razie potrzeby,
†	„ postój pociągu dla celów ruchowych,
≀	„ szlak, na którym ostatni wagon powinien być zaopatrzony w hamulec czynny,
┆≀	„ szlak, na którym dozwolone jest za ostatnim wagonem hamowanym dołączenie jednego wagonu bez hamulca, nie przeznaczonego do przewozu osób.

(U w a g a: Ostatnie dwa znaki mają zastosowanie wyłącznie w Dyrekcjach Gdańskiej, Poznańskiej i Katowickiej).

U w a g i:

I) Pociągi kursują według zegara 24 godzinnego i czasu środkowo - europejskiego.

II) Pociągi, jadące od początkowego punktu linji, oznacza się numerami nieparzystemi, a jadące ku początkowemu punktowi linji — numerami parzystemi.

III) Prędkością **zasadniczą** danego pociągu nazywa się największa prędkość w kilometrach na godzinę, jaką pociąg może rozwinąć na szlaku, na linji prostej i poziomej, przy jeździe według rozkładu.

IV) Prędkością **najwyższą** nazywa się **najwyższa** prędkość, której dany pociąg nie powinien przekroczyć przy najbardziej nawet sprzyjających warunkach, przy wyrabianiu opóźnienia i skróconym czasie jazdy, wskazanym w rozkładzie.

V) Prędkością **techniczną** nazywa się czas, potrzebny na przejście pociągu przez pewien odcinek lub przestrzeń, bez doliczenia czasu, zużytego na postoje na stacjach pośrednich.

VI) Prędkością **handlową** nazywa się czas, potrzebny na przejście pociągu przez pewien odcinek, lub przestrzeń, z doliczeniem postojów na stacjach pośrednich.

---

7) Na oddzielnej stronicy należy umieścić dane informacyjne co do ostrzeżeń stałych, obowiązujących na poszczególnych odcinkach danej linji.

Rozdział ten powinien być zatytułowany: **„Spis ostrzeżeń stałych, obowiązujących na linji** . . . .“ i zawierać następujące rubryki:

Między stacjami	Na klm.	Bliższe oznaczenie objektu lub miejsca	Należy zmniejszyć prędkość zasadniczą do .... km. na godz.	Uwagi

Ponadto w dalszym ciągu należy umieścić wykaz punktów, na których—ze względu na bliską odległość od toru dźwigarów, przyczółków mostowych, wiaduktów i t. p. wzbronione jest przebywanie na stopniach wagonów i otwieranie drzwi bocznych w wagonach lub okien.

Ze względu na ważność tego rozdziału dla bezpieczeństwa ruchu należy dane te drukować na papierze **kolorowym** (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

8) Na następnej oddzielnej stronicy następuje **„Wykaz odległości w kilometrach od stacji do stacji i od punktu początkowego linji“**, według ustalonych w Dyrekcjach wzorów, przyczem w działce „odległości w kilometrach“ przybywa trzecia rubryka dodatkowa „kilometraż rzeczywisty“, t. j. oznaczony na linji.

9) **„Tablica normalnych czasów jazdy w odstępach stacyjnych linji** . . . . . .“ (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

10) **„Obrazowe przedstawienie jazdy w odstępach“** (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

11) **„Wykaz bocznic, obsługiwanych pociągami według rozkładu jazdy“** (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

12) **„Tablica do obliczania osio - kilometrów“** (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

13) Tytułowa stronica pod nazwą: **„Ruch Osobowy“** (tylko w grubszych zeszytach).

14) Właściwy szczegółowy rozkład jazdy wraz z uzupełnieniami

A) dla pociągów ruchu osobowego powinien być ułożony według następującej kolejności pociągów:

1) pociągi luksusowe i ekspressowe,
2) pośpieszne,
3) osobowe (dalekobieżne i miejscowe),
4) robotnicze,
5) służbowe (dla pracowników kolejowych),
6) mieszane - osobowe,

przewidziane do kursowania na poszczególnych linjach, z zachowaniem porządku arytmetycznego numerów pociągów w każdej z powyższych grup. Szczegółowy rozkład jazdy powinien zawierać następujące dane:

a) charakter danego pociągu, np. pośpieszny Nr. . . . .
b) wskazówki co do prędkości: a) zasadniczej, b) najwyższej,
c) wskazówki co do klas wagonów, z jakich dany pociąg się składa.

Poniżej następują rubryki:

d) stacje i przystanki,
e) oznaczanie szlaku 2-u i trzytorowego pionowemi linjami przerywanemi (patrz objaśnienie znaków),
f) czas jazdy (w minutach),
g) przyjazd (godz. i min.),
h) postój (w min.),
i) odjazd (w godz. i min.),
j) krzyżuje z poc. (tylko na szlakach jednotorowych),
k) wymijanie: pociągu/ przez pociąg,
l) skrócony czas jazdy (w min.),
m) konieczne hamowanie, (obliczone według przepisów, obowiązujących w danej Dyrekcji),
n) tylko w Dyr. Gdańskiej, Poznańskiej i Katowickiej: bezpośrednio za danemi o hamowaniu umieszcza się wskazówki co do możliwości umieszczania na pewnych szlakach wagonu hamowanego, jako ostatniego lub przedostatniego (pionowemi linjami wężykowatemi),
o) przepisane obciążenie dla parowozów serji . . . . w tonnach,
p) u dołu:

1) czas jazdy . . . 2) postoje . . . 3) razem . . . . 4) długość linji w klm. . . . .

5) przeciętna prędkość { **techniczna** / **handlowa** } **w km. na godzinę**

Rubryki, podane wyżej w punktach: a), b), c), d), e), f), g), h), i), l), m), o), oraz p) ustala się według wzoru, stosowanego w zeszycie II Dyr. Radomskiej str. 53 (wydanie 15.V. 1927 r.), ze ścisłem zastosowaniem umieszczonego tam obramowania poszczególnych rubryk, z wyjątkiem rubryki, podanej w punkcie litera m) na Dyrekcjach Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej.

Natomiast rubryki według punktów lit. j), k), n), oraz dla Dyrekcyj Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej — rubryka z punktu lit. m) — według wzoru, stosowanego w zeszycie IVb Dyrekcji Poznańskiej str. 15 (wydanie 15.V. 1927 r.).

r) Czasy przyjazdu i odjazdu względnie przejazdu, jak również nazwy stacyj węzłowych, należy, celem ich wyrazistości, drukować czcionkami grubszemi (tłustemi), przyczem nie jest konieczne umieszczanie w rubrykach „godziny“ ponownie godzin powtarzających się.

s) O ileby zachodziła potrzeba w stosunku do pociągów dalekobieżnych, przechodzących poza daną linję, umieszczania ważniejszych stacyj, przez które dany pociąg przebiega, należy nazwy tych stacyj, oraz czasy przyjazdu i odjazdu, względnie przejazdu drukować

czcionkami kursywowemi i dane te oddzielać grubą linją poziomą tak u dołu, jak i u góry od zasadniczych danych rozkładu jazdy odnośnej linji.

B) Dla pociągów ruchu towarowego.

14a) Szczegółowy rozkład jazdy pociągów ruchu towarowego powinien być umieszczony bezpośrednio za rozkładem jazdy pociągów ruchu osobowego i powinna go poprzedzać (tylko w grubszych zeszytach) karta tytułowa z napisem:

„Ruch Towarowy"

niżej zaś, w obramowaniu

prędkość | a) **zasadnicza** | b) **najwyższa** | . . . km. na godzinę (w obydwóch kierunkach),

a poniżej, również w obramowaniu

„Konieczne hamowanie . . .", (obliczone według przepisów danej Dyrekcji).

Szczegółowe rozkłady jazdy pociągów ruchu towarowego powinny być umieszczone według następującej kolejności:

1) pociągi towarowo - pośpieszne,

2) pociągi zbiorcze, dla których zaleca się ustalić numerację w końcowych dwóch cyfrach od 70 do 74, względnie i wyżej w razie potrzeby,

3) pociągi dalekobieżne,

4) „ mieszane towarowe,

5) „ zdawcze, oraz pociągi, obsługujące bocznice i ładownie,

6) parowozy luzem i t. p.

z zachowaniem w miarę możności porządku arytmetycznego numerów pociągów w każdej z powyższych grup.

Pozostawia się do uznania Dyrekcyj układ rozkładu jazdy pociągów towarowo - pośpiesznych i zbiorczych według zasad wyżej wskazanych, obowiązujących dla pociągów ruchu osobowego, natomiast zaleca się ze względów oszczędnościowych ułożyć rozkłady jazdy wszystkich pociągów ruchu towarowego jednego rodzaju (np. dalekobieżnych tranzytowych) według systemu skróconego (tak zw. lokalkowego), stosowanego w większości Dyrekcyj.

System skrócony (lokalkowy) obejmuje następujące rubryki:

a) linja . . . . b) stacje (w rubryce tej przerywanemi linjami pionowemi wskazuje się linje 2-u lub trzytorowe — (patrz objaśnienie znaków), c) rodzaj pociągu, d) rozkład jazdy pociągu według systemu skróconego, f) skrócony czas jazdy (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

W układzie systemem skróconym obok cyfr czasów przyjazdu, względnie odjazdu umieszcza się z prawej ich strony w nawiasie numery pociągów, z któremi dany pociąg krzyżuje się, lub je mija, albo jest przez nie wymijany.

Uwaga: w Dyrekcjach Gdańskiej, Poznańskiej i Katowickiej w razie potrzeby pionowe linje wężykowate, informujące o hamowaniu wagonu ostatniego, lub przedostatniego, umieszczać należy bezpośrednio za rubryką „skrócony czas jazdy".

Nazwy stacyj pośrednich należy drukować czcionkami drobnemi, a węzłowych — grubszemi (tłustemi). Również grubszemi czcionkami należy drukować wszystkie godziny i minuty czasu przyjazdu i odjazdu, oddzielając godziny od minut kropką, (według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

Ponieważ względy na bezpieczeństwo ruchu wymagają dokładnego podania rozkładu jazdy pociągów, wykonywujących pracę na szlaku między stacjami (na bocznicach i ładowniach), należy w rozkładzie jazdy pociągów zbiorczych i przemysłowych, ułożonym tak według wzoru dla pociągów ruchu osobowego, jak i według systemu skróconego, rubrykę „stacje" uzupełnić i „ładownie oraz bocznice" i w odwiedniem miejscu umieścić nazwę danej ładowni lub bocznicy, oraz w odpowiednich rubrykach wskazać godziny (czas przyjazdu i odjazdu pociągów tam zatrzymujących się).

Z lewej strony nazwy bocznicy lub ładowni należy umieścić odległość kilometryczną od ostatniej stacji.

15) **Spis rozkładów jazdy poszczególnych pociągów** (tak ruchu osobowego, jak i towarowego) na danej linji według kolejności numerów z zamieszczeniem następujących rubryk:

(po lewej stronie):

a) kierunek nieparzysty		
Nr. poc.	Na linji	Stronica

(po prawej stronie):

b) kierunek parzysty		
Nr. poc.	Na linji	Stronica

(Według wzoru, wskazanego Dyrekcjom).

Spis ten otrzymuje ujednostajniony tytuł: **„Skorowidz rozkładów jazdy wszystkich pociągów na linji . . . . . . w porządku kolejności ich numerów".**

16) **„Spis rzeczy"** (w grubszych zeszytach) z podaniem obok tytułów rozdziałów (z prawej strony)— stronicy zeszytu.

W razie, gdyby poszczególne Dyrekcje uznały ze względów oszczędnościowych lub innych za wskazane broszurować dwa lub więcej zeszytów w jedną książkę, należy na karcie tytułowej danej książki wyszczególnić dokładnie wszystkie odcinki, objęte tą książką. Np. 1) Poznań-Leszno-Rawicz str. 11—24,
2) Poznań-Strzałkowo str. 24—36.

17) W tym razie tak skorowidz rozkładów jazdy, jak i spis rzeczy powinien być ogólny, zawierający dane o wszystkich pociągach, których rozkłady jazdy zostały zamieszczone w tej książce.

18) Okładki zeszytów lub książek mogą być różnokolorowe **z wyjątkiem kolorów: zielonego, czerwonego i żółtego.**

Uwaga: Podane wyżej wzory odnoszą się do podręczników służbowych rozkładów jazdy, obowiązujących od 15 maja 1927 roku.

Część III. Dodatek do służbowego rozkładu jazdy.

1) Dodatek do służbowego rozkładu jazdy ma zawierać te wszystkie dane, niezbędne do wiadomości i stosowania przy wykonywaniu ruchu, a nie zawarte w służbowych książkach rozkładu jazdy.

2) Zasadniczy format (wymiar wysokości i szerokości) powinien być analogiczny formatowi służbowych książek rozkładów jazdy.

3) Ze względów zasadniczych dodatek dzieli się na część **poufną i jawną.**

3a) **W części poufnej powinny być zawarte następujące dane** (patrz część III art. 9 Przepisów Ruchu z 1919 r.):

a) Wskazówki co do dopuszczalnej ilości osi w pociągu,
b) Wykaz pochyłości, miarodajnych dla hamowanego ciężaru na poszczególnych szlakach,
c) Przepisany ciężar pociągu dla różnych typów parowozów,
d) Dane o parowozach i tendrach,
e) Miejsce postoju parowozów rezerwowych,
f) Wykaz stacyj wodnych — głównych i pomocniczych, oraz stacyj dla obsługi parowozów,
g) Najkrótsze postoje techniczne, niezbędne dla służby mechanicznej,
i) Postanowienia o prędkości pociągów,
j) Stopniowanie prędkości na pochyłościach, w zależności od prędkości zasadniczej i rodzaju hamulców,
k) Tablica procentów dla obliczenia potrzebnego hamowanego ciężaru w pociągach,
l) Wykazy najwyższej dozwolonej prędkości i czasu jazdy dla parowozów poszczególnych typów,
m) Użycie parowozów różnych typów na poszczególnych szlakach (linjach lub odcinkach),
n) Wykaz stacyj, posiadających obrotnice, przesuwnice i trójkąty (do punktu m) i n)— patrz Ergänzungs Heft Teil. I Tabele 11, Teil II. Tabele 40),
o) Największe obciążenie parowozów różnych seryj ze względu na wytrzymałość sprzęgieł wagonowych.

U w a g a 1: Dodatek pod tytułem „Dane o parowozach i tendrach“ należy drukować w specjalnym oddzielnym zeszycie.

U w a g a 2: Okładki dodatku poufnego muszą być koloru żółtego. Dodatek poufny należy traktować w myśl rozp. M. K. z dnia 23 lipca 1926 r. Nr. T/559/26.

3b) **W części jawnej:**

a) Przejście do nowego rozkładu jazdy,
b) Wskazówki o numeracji pociągów,
c) Sygnały dzwonkowe (o ile mają zastosowanie), z podaniem początkowych punktów linij,
d) Schemat zestawiania składów pociągów pasażerskich,
e) Obieg składów pociągów pasażerskich,
f) Obieg wagonów osobowych w pociągach towarowych,
g) Obsługa pociągów ruchu osobowego przez drużyny parowozowe.
h) Osługa pociągów ruchu osobowego przez drużyny konduktorskie,
i) Obieg wagonów pocztowych,
j) Przewóz poczty w przedziałach,
k) Przewóz korespondencji służbowej,
l) Przewóz kaset z wpływami stacyjnemi,
m) Wskazówki co do norm ciężaru pociągu,
n) Normy dla ciężaru przewożonych osób, oraz ładunków żywych i przedmiotów, opłacanych od sztuki, a nie na wagę,
o) Główniejsze postanowienia z przepisów taryfy osobowej,
p) Postanowienia o zachowaniu połączeń na stacjach węzłowych,
r) Wykaz normalnych torów wjazdowych dla pociągów codziennych i sezonowych,
s) Wykaz codziennych pociągów ruchu towarowego,
t) Skróty dla oznaczenia poszczególnych seryj wagonów i urządzeń wagonowych,
u) Wykaz dopuszczalnych na poszczególnych linjach nacisków na oś i stałego rozstawu kół wagonów osobowych i towarowych, jako też i dozwolonej skrajni.

Oprócz powyższych danych Dyrekcje mogą w dodatku jawnym umieszczać i inne tabele, jakie ze względu na stosunki miejscowe uznają za pożądane.

Wyszczególnione wyżej dodatki tak charakteru poufnego, jak i jawnego mogą być broszurowane (oddzielnie poufne, a oddzielnie jawne) według swego charakteru, to znaczy — na obowiązujące w ciągu roku rozkładowego, oraz na obowiązujące przez czas dłuższy, lub będące o charakterze stałym.

Powyższe dodatki tak poufne, jak i jawne Dyrekcje wydadzą od 15 maja 1928 r. według dotychczasowego układu, w miarę posiadanych potrzebnych do nich danych. Ujednostajnienie zaś tych danych przez Ministerstwo Komunikacji (z podaniem szczegółowych wzorów) nastąpi w późniejszym czasie.

Powyższe zasady niniejszego rozporządzenia zaleca się stosować i dla linij wąskotorowych, o ile to w poszczególnych interesowanych Dyrekcjach nie spowoduje poważniejszych wydatków.

W końcu M. K. poleca uważać bocznice stacyjne ponad 3 klm. długości jako linje samodzielne z ustalonym rozkładem jazdy. Według uznania Dyrekcyj mogą być uważane w razie potrzeby jako linje z ustalonym rozkładem i bocznice stacyjne poniżej 3 klm. długości.

ZAWIADOMIENIA:

W Y K A Z

ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji.

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
13	7/II	94	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu przepisów, dotyczących ustroju Najwyższego Trybunału Administracyjnego, oraz o stosunku służbowym sędziów Najwyższego Trybunału Administracyjnego.
14	13/II	102	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 stycznia 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa w sprawie „Przepisów przewozowych polskich kolei żelaznych."
"	"	103	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 stycznia 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa w sprawie „Postanowień wykonawczych do Przepisów przewozowych polskich kolei żelaznych."
"	"	104	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach w „Taryfie polskich kolei normalnotorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych."
"	"	105	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o otwarciu ruchu na odcinku Będzin — Dąbrowa międzymiastowej kolei elektrycznej Sosnowiec — Będzin — Dąbrowa.

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Zawadki Tadeusz, Kierownik Działu Ogólno-Gospodarczego w Wydziale Kolei Wąskotorowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — Kierownikiem Działu Osobowego w Wydziale Osobowym tejże Dyrekcji.

Nr. I. 703/1-D/28.

Inż. Buchowiecki Kalikst, Kierownik Działu Eksploatacyjnego w Wydziale Kolei Wąskotorowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — Kierownikiem Działu Ogólno - Gospodarczego w tymże Wydziale i Dyrekcji.

Nr. I. 703/1-D/28.

Chwiesienia Maksymiljan, St. Referendarz, p. o. St. Kontrolera Wydziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — Kierownikiem Działu Eksploatacyjnego w Wydziale Kolei Wąskotorowych tejże Dyrekcji.

Nr. I. 703/1-D/28.

Stokowski Teodor, Kierownik Biura dla celów wojskowych w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — Starszym Referendarzem, z powierzeniem p. o. starszego kontrolera tegoż Wydziału i Dyrekcji.

Nr. I. 703/1-D/28.

Drozdowski Ludwik, Kierownik Działu Pasażerskiego i Technicznego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — Kierownikiem Biura dla celów wojskowych w tymże Wydziale i Dyrekcji.

Nr. I. 703/1-D/28.

KONKURSY:

na stanowisko Naczelnika Wydziału Osobowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, V lub VI grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w zakresie spraw osobowych.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 marca 1928 r.

Nr. I/1327/28.

Na stanowisko Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego w Toruniu (Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku).

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia oraz dłuższa praktyka w służbie eksploatacyjnej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 marca 1928 r.

Nr. I/1300/1-D/28.

SPROSTOWANIE.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 2 z dnia 9 lutego 1928 r. poz. 14 (Nr. I. 26464/2/27 z dnia 11 stycznia 1928 r. — w sprawie interwencji organów Policji Państwowej przy eksmisji pracowników) należy sprostować następujące błędy:

W ustępie 1 zamiast: „właściwa władna jest przełożona władza zarządzić eksmisję" ma być: „władna jest właściwa przełożona władza zarządzić eksmisję".

W ustępie 2 zamiast: „1) Postanowienie powyższe ma na celu: zapewnienie..." ma być: „Postanowienie powyższe ma na celu:

1) zapewnienie...".

Drukarnia Państwowa. Nr. 40117. 23.II.28. 7850.